Deutscher Bundestag **Drucksache 19/12717**
19. Wahlperiode 27.08.2019

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Daniela Kluckert, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/12447 –

Der Europäische Elektronische Mautdienst in Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Europäische Elektronische Mautdienst (EEMD bzw. engl. EETS) vereinfacht die Mauterhebung und Mautabrechnung für Lkw in Europa, indem er Nutzern den Zugang zum mautpflichtigen europäischen Straßennetz mit nur einem Vertrag und nur einem Bordgerät eines EETS-Anbieters ermöglicht. Er ergänzt die nationalen elektronischen Mautdienste der Mitgliedstaaten und gewährleistet die gemeinschaftsweite Interoperabilität der in den Ländern bereits vorhandenen und künftig einzuführenden Mautsysteme für EETS-Nutzer.

Das Angebot der EETS-Anbieter beinhaltet vor allem auch in technologischer Hinsicht eine zukunftsweisende Fortentwicklung. Durch die weitere Digitalisierung, Automatisierung sowie verbesserte Datenerhebung werden Effizienz, Transparenz und Steuerbarkeit der europäischen Verkehrsnetze gesteigert.

Seit dem Frühjahr 2019 sind erste EETS-Anbieter für die Erbringung mautdienstbezogener Leistungen auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland vom Bundesamt für Güterverkehr (BAG) zugelassen.

1. Welche Informationen liegen der Bundesregierung zum Zeitpunkt der Aufnahme und zum aktuellen Umfang des Wirkbetriebs durch die bisher zugelassenen EETS-Anbieter auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland vor?

Die Telepass S.p.A. wurde am 15. April 2019 als erster Anbieter des europäischen elektronischen Mautdienstes (EEMD/EETS, EETS-Anbieter) in Deutschland zugelassen. Die Toll4Europe GmbH wurde am 15. Mai 2019 als zweiter EETS-Anbieter in Deutschland zugelassen. Beide Unternehmen wirken seit ihrer Zulassung an der Erhebung der Lkw-Maut in Deutschland mit.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 26. August 2019 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

2. Befinden sich, zusätzlich zu den bereits zugelassenen EETS-Anbietern (Stand: 11. Juli 2019), noch weitere Anwärter im Registrierungs- bzw. Zulassungsverfahren, und falls ja, aus welchen EU-Mitgliedstaaten stammen diese?

Es befinden sich momentan keine EETS-Anbieter im Registrierungsverfahren nach § 6 Mautsystemgesetz (MautSysG). Derzeit befinden sich vier EETS-Anbieter im Zulassungsverfahren nach § 4c des Bundesfernstraßenmautgesetzes (BFStrMG). Diese EETS-Anbieter sind in Deutschland, Frankreich und Tschechien registriert.

3. Was sind die Pläne und Erwartungen der Bundesregierung für den EETS-Markt in Deutschland?

4. Welcher Marktanteil für die Erfassung der Lkw-Mautgebühren in Deutschland wird gemäß den Prognosen der Bundesregierung im Jahr 2021 auf die Toll Collect GmbH und welcher auf EETS-Anbieter entfallen?

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zur Entwicklung der Höhe des Marktanteils der EETS-Anbieter kann derzeit keine verlässliche Prognose erfolgen, da sich der EETS-Markt noch im Aufbau befindet.

5. Welche Wichtigkeit misst die Bundesregierung der EETS-Technologie für die Zukunftsfähigkeit des Transitlands Deutschland bei?

Die Einführung des EETS kann für Nutzer des mautpflichtigen Straßennetzes Europas einen Mehrwert darstellen, da dieser es ihnen ermöglicht, mit nur einem Fahrzeuggerät, einem Vertrag mit einem Anbieter und nur einer Abrechnung die elektronischen Mautsysteme Europas zu nutzen.

6. Plant die Bundesregierung eine Förderung in Bezug auf EETS-Technologie in Deutschland, und wenn ja, in welcher Form, und in welchem Ausmaß?

Nein.

7. Inwieweit sieht die Bundesregierung durch die Marktöffnung für EETS-Anbieter Potentiale, die Mautabwicklung in Deutschland kostengünstiger darzustellen, insbesondere durch die Nutzung der zur Verfügung gestellten Erfassungsgeräte in Lkw?

Derzeit sieht die Bundesregierung kein Potenzial zur Senkung der Kosten der Mauterhebung durch den Markteintritt von EETS-Anbietern.

8. Inwiefern garantiert die Bundesregierung offenen Marktzugang für qualifizierte EETS-Anbieter, welche das Registrierungs- und Zulassungsverfahren beim BAG erfolgreich durchlaufen haben?

EETS-Anbieter haben nach § 10 Absatz 1 MautSysG i. V. m. § 4f Absatz 1 BFStrMG einen Anspruch auf Zulassung, sofern sie die Voraussetzungen erfüllen. Insbesondere müssen sie nach § 4 MautSysG registriert sein und das Zulassungsverfahren erfolgreich durchlaufen haben. Das Bundesamt für Güterverkehr

als für den EETS in Deutschland zuständige Behörde schließt bei Vorliegen der Voraussetzungen mit jedem EETS-Anbieter einen EETS-Zulassungsvertrag auf Basis eines für alle EETS-Anbieter identischen Mustervertrags.

9. Sieht die Bundesregierung aktuell Markteintrittsbarrieren für EETS-Anbieter auf dem deutschen Markt, und falls ja, welche Maßnahmen unternimmt die Bundesregierung zur Beseitigung dieser Barrieren?

Die maßgeblichen Hindernisse für die Entwicklung eines EETS-Marktes waren bislang die Vorgaben aus Artikel 4 der Entscheidung der Kommission vom 6. Oktober 2009 über die Festlegung der Merkmale des europäischen elektronischen Mautdienstes und seiner technischen Komponenten 2009/750/EG, dass EETS-Anbieter innerhalb von 24 Monaten nach ihrer Registrierung sämtliche EETS-Gebiete der EU-Mitgliedstaaten abdecken müssen und die Entwicklung eines tragfähigen Geschäftsmodells. Das Erfordernis zur Abdeckung aller EETS-Gebiete wird durch die EETS-Richtlinie (EU) 2019/520 entfallen. Die Entwicklung eines tragfähigen Geschäftsmodells liegt in der unternehmerischen Verantwortung der EETS-Anbieter.

10. Ist die Bundesregierung mit den in Deutschland operierenden EETS-Anbietern in Kontakt was die Verbesserung der Marktbedingungen anbelangt, und wenn ja, welche Veränderungen wurden bisher von Anbieterseite gefordert?

Es werden laufend Gespräche mit EETS-Anbietern geführt.

11. Sind die Marktbedingungen für den Betrieb von EETS für Anbieter und Nutzer in Deutschland nach Kenntnis der Bundesregierung vergleichbar mit denen in anderen EU-Mitgliedstaaten, und wenn nein, warum nicht?

Die Marktbedingungen unterscheiden sich zwischen den EU-Mitgliedstaaten u. a. im Hinblick auf die Höhe der Vergütung, den genauen Ablauf des Zulassungsverfahrens und die technischen Anforderungen an die Zulassung und den Betrieb des EETS. Wesentliche Gründe dafür sind u. a. die jeweiligen Anforderungen an die Anbieter selbst und ihre Dienstleistungen, unterschiedliche Mauterhebungstechnologien und der Umstand, ob es ein bereits bestehendes Mautsystem in dem jeweiligen Mitgliedstaat gibt oder ein solches erst im Aufbau ist.

12. Aus welchen Gründen hat das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) nach Kenntnis der Bundesregierung die EETS-Anbietervergütung von 0,75 Prozent der jeweiligen Mauteinahmen gemäß § 20 („Vergütung“) des aktuellen EEMD-Zulassungsvertrags gemäß der Zweiten Verordnung zur Änderung der EEMD-Zulassungsverordnung des Bundesamts für Güterverkehr vom 20. März 2019 festgesetzt (bitte nach der Berechnung aufschlüsseln)?

Nach deutscher Rechtsauffassung besteht derzeit auf Grundlage des europäischen Rechts kein Anspruch der EETS-Anbieter auf Zahlung einer Vergütung durch den Bund. Nach Gesprächen mit der Europäischen Kommission beinhalten die Zulassungsverträge gleichwohl eine Vergütung, die die Kosten der Mauterhebung in Deutschland insgesamt nicht erhöht. So kann weiterhin ein möglichst großer Anteil der Mauteinnahmen in die Verbesserung der Straßenverkehrsinfrastruktur investiert werden.

Die Höhe der Vergütung wurde auf Basis der derzeit realisierbaren Einsparungen bei der Vergütung der Toll Collect GmbH im Fall des Wechsels von Nutzern von der Toll Collect GmbH zu einem EETS-Anbieter ermittelt, abzüglich eines Anteils der Kosten des Bundes für die Bereitstellung, den Betrieb und die Instandhaltung des Mautsystems im Hinblick auf die EETS-Konformität.

13. Wie verhält sich nach Kenntnis der Bundesregierung die EETS-Anbietervergütung zur Vergütung, die die Toll Collect GmbH für die von ihr erbrachten elektronischen Mauterhebungsdienste mittels Bordgeräten erhält, soweit ihre Leistungen denen der EETS-Anbieter entsprechen, und wenn sich Unterschiede ergeben, wodurch sind diese begründet?

14. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus Artikel 7 der Richtlinie (EU) 2019/520 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2019 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme und die Erleichterung des grenzüberschreitenden Informationsaustauschs über die Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren in der Union für eine Klarstellung der Vergütungsregel für EETS-Anbieter im Hinblick auf die Vergütung von EETS-Anbietern, insbesondere im Hinblick auf eine transparente, diskriminierungsfreie und identische Methode der Berechnung?

15. Sieht die Bundesregierung im Hinblick auf Frage 14 Änderungsbedarf, und wenn ja, welche Form von Änderung, und bis wann würde diese planmäßig umgesetzt?

Die Fragen 13 bis 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Vorgaben der Richtlinie (EU) 2019/520 sind bis zum 19. Oktober 2021 umzusetzen. Dies umfasst auch die Anforderungen an das Verfahren für die Berechnung der Vergütung der EETS-Anbieter in Artikel 7 der Richtlinie. Der konkrete Änderungsbedarf kann erst nach Erlass der auf der Richtlinie basierenden Durchführungsverordnung und der delegierten Verordnung festgestellt werden.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333